

Peugeot 504

Rugido con glamour

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 6 // Septiembre 2012



Editorial

Obtener patente de clásico en un sentido cultural e iconográfico, requiere de dos variables ineludibles: longevidad y producción. El Peugeot 504 argentino cumplió con creces ambos requerimientos, casi medio millón de ejemplares fabricados a lo largo de 30 años, lo confirman. De SAFRAR al Grupo PSA, pasando por SEVEL, repasamos su derrotero industrial en el país.
La década de los años ´80 fue, tal vez, la última oportunidad que tuvimos de constituir una industria automotriz propia. Luis Gaggino, un testigo y protagonista de este período, nos cuenta sobre los orígenes de Eniak y la gestación de sus hijos dilectos: Antique y Durango.
Viajamos a la provincia de Córdoba y visitamos su Museo de la Industria. En sus instalaciones, el protagonismo de la industria automotriz es abrumador, pero no excluyente, los orígenes aeronáuticos y de otras ramas de la actividad productiva nos reflejan lo que otrora fue el polo industrial y tecnológico más importante y avanzado del país. Una cita obligada para quienes deseamos vivir en un país industrializado.
El Turismo Carretera celebró en el Gálvez sus 75 años, una "fiesta" que desilusionó a muchos y abultó los bolsillos de pocos.
Hay mucho mas, te invitamos a descubrirlo.

Gracias por acompañarnos.

Staff
Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
Federico Kirbus, Sergio Cutuli, Carlos A. Pereyra, José Luis Murgo, Esteban de León, Adrián Vernazza, Maira Pérez y Eduardo Ramírez Calonge.
Fotografía
Guillermo Cejas, Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Peugeot y un récord histórico de velocidad

En el circuito más rápido de la Argentina, el equipo oficial Peugeot Cobra Team de Súper TC2000 completó la vuelta más veloz de la historia del automovilismo argentino.

Esta historia épica comenzó el viernes 10 de agosto en el autódromo de Rafaela, cuando Facundo Ardusso, con su Peugeot 408 -fabricado localmente por el Grupo PSA- alcanzó un promedio de 264,817 km/h. De esta manera, el piloto santafecino batió un record vigente durante casi 40 años y convirtió al 408 en el auto más rápido de todos los tiempos. Ardusso y su 408 alcanzaron velocidades superiores a los 300 km/h, llegando a una máxima de 304,762 km/h.

Al completar un giro al circuito número 1, un óvalo con dos rectas de 1.300 metros de extensión y dos curvones peraltados de un kilómetro de recorrido cada uno, en apenas 1m02s865, Ardusso superó en casi 15 km/h el record anterior, que databa de 1973.

El Peugeot Cobra Team es conducido por Enrique Cadenas, Director de Peugeot Sport Argentina y Ulises Armellini, Director Técnico; mientras que Néstor Girolami, Facundo Ardusso y Matías Muñoz Marchesi son los pilotos de los tres Peugeot 408 del equipo.

La Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del Automóvil Club Argentino (ACA) homologó el record del santafesino como "nuevo record argentino de Promedio de Vuelta".

GM produce el motor 1 millón en Argentina

General Motors Argentina celebró el pasado mes de junio la producción del motor 1.000.000 en la Planta de Motores de su Complejo Automotor de Alvear, Santa Fe, el cual correspondió a un Chevrolet Agile 1.4L. Este motor de 4 cilindros flex está adaptado para funcionar con nafta o alcohol, combustible utilizado en Brasil.

En esta planta se producen los motores que impulsan los vehículos Chevrolet Agile y Classic en todas sus versiones. Las acciones dentro de la misma incluyen el mecanizado de los blocks de cilindros, cigüeñales y bielas con las cuales se abastece la línea de montaje para realizar el armado completo de los motores.

Dicha Planta está certificada desde febrero de 2003 en la norma de calidad TS16949 (una las más exigentes del mundo en el sector automotriz). En 2010, la Planta de Motores de GM Argentina se transformó en la 1° Planta dentro del Complejo Automotor en ser declarada "Landfill Free", al reciclar completamente los residuos que genera. Este logro se extendió posteriormente a todo el Complejo Industrial en junio de 2011.



Nueva Ford Ranger, primera plataforma global producida en Argentina



En los primeros días de julio, Ford Argentina anunció el lanzamiento de la producción de la Nueva Ranger en su planta de Pacheco. Producida en tan sólo tres plantas en todo el mundo y comercializada en ciento ochenta países, desde la línea de montaje argentina se abastecerá a los principales mercados de Latinoamérica.

El proyecto de producir una plataforma global impulsó, adicionalmente, el desarrollo de una nueva planta de motores en Argentina responsable de entregar los motores diésel Puma 2.2L. y 3.2L que equipan a la nueva generación de Ranger. Este último, es acoplable tanto a una transmisión manual como automática.

Con una inversión adicional de USD 21 millones, la nueva planta generó alrededor de 140 empleos directos y otro centenar en forma indirecta. Sus 3.330m2 albergan dos líneas de producción que entregan un promedio de 44.000 unidades anuales por turno.

Esta totalmente nueva planta de motores incorporó las más modernas tecnologías disponibles. Tal es el caso del banco de ensayo en frío donde se evalúa el 100% de la producción.

Esta nueva planta contribuye al desarrollo de proveedores argentinos favoreciendo la participación del autopartismo local en sus productos globales a través de la sustitución de piezas importadas por aquellas de producción local.

Ford Argentina demostró a lo largo de su historia una fuerte vocación por el desarrollo de la cadena de valor local. La inversión realizada para producir la Nueva Ranger en Argentina alcanzó los 1.000 millones de pesos, de los cuales alrededor del 20% fue destinado al desarrollo de partes locales. Tal es así que tres de estos proveedores de Argentina se convirtieron en proveedores globales de este nuevo modelo.

En este sentido, Ford continúa trabajando intensamente en expandir aún más la base de proveedores en Argentina. Ejemplo de esto es el desarrollo de un agrupamiento industrial de proveedores en los terrenos linderos al Centro Industrial Pacheco que optimizará el abastecimiento de autopartes. En un área que abarca veinticuatro hectáreas avanza la instalación de los diferentes proveedores que están emplazando plantas productivas totalmente nuevas realizando significativas inversiones y generado empleo. Ya son seis los proveedores con proyectos confirmados en proceso de ejecución: Grupo RB, Establecimientos Romet, Albano Cozzuol, Niquelados San Martín, Tenneco / Fric Rot y EMU.

Llama pasional



Amistad, solidaridad, compañerismo. Valores fuertes que forman parte del club del recordado y noble sedán de origen inglés, que SIAM acriolló en los años ´60.

El Club del Siam se creó el 7 de noviembre de 2009 en una reunión de cuatro amigos sentados alrededor de una mesa de la pizzería de Avenida San Martín y Obispo San Alberto, en el barrio porteño de Villa Pueyrredón. Entre chops de cervezas y una aceitosa muzzarella, decidieron dar vida a la idea de compartir el culto al Siam Di Tella a través de un club donde pudieran defender intereses y pasiones comunes.

A muy pocas cuadras de allí, en el Parque Irigoyen del Partido de San Martín, concretaron el primer encuentro formal,



donde lograron reunir cinco autos entre sedanes Di Tella y rurales Traveller.
Allí se fijaron los objetivos del club, donde se priorizó disfrutar en familia y con amigos de esta pasión en un marco de amistad, pasión, solidaridad y compañerismo. Casi no hay evento de autos históricos y clásicos donde no esté presente el Club del Siam. Desde sus comienzos participan en forma permanente de innumerables exposiciones compartidas con otras asociaciones y clubes amigos. También es común encontrarlos en desfiles, caravanas y diferentes actividades solidarias.
El lugar elegido para el primer encuentro sigue siendo el espacio de reunión en la actualidad. Todos los primeros sábados de cada mes, de 15 a 18 hs., los socias se dan cita en el predio de 25 de Mayo y Colectora General Paz.
Desde el punto de vista institucional, el club no tiene un organigrama directivo con distintos cargos jerárquicos o administrativos, en realidad los puestos son simbólicos, pero como siempre alguien tiene que guiar, la presidencia del club está desde sus comienzos bajo la conducción de Walter Garrido, a quien acompaña como vice, Marcelo Ismach.
Tampoco el club tiene un estatuto que fije como se eligen los candidatos a ocupar los cargos directivos, por lo tanto la conducción de Walter llegó luego de un acuerdo de todos los socios. Como Garrido había sido el creador del dominio "clubdelsiam" para la web y de allí surgió la idea de armar el club, decidieron que fuera él, el presidente.

DNI

Nombre:
Club del Siam
Fecha de fundación:
7 de noviembre de 2009
Cantidad de socios:
125
Lugar de reunión:
Parque Yrigoyen, San Ma
Fecha de reunión:
Primer sábado del mes
Sitio web:
www.clubdelsiam.com.ar



Siempre presente. El Di Tella 1961 de Walter Garrido durante la muestra organizada por la República de San Telmo en 2011

En la actualidad son alrededor de 125 los socios que forman parte del club, hubo un primer relevamiento en 2010, donde se registraron 110 miembros y en los últimos dos años se sumaron quince nuevos.
La gran mayoría de ellos están concentrados en la ciudad de Buenos Aires y GBA, pero también hay muchos en Santa Fe, Mar del Plata, Bahía Blanca, Córdoba, San Luis, Bariloche, Mendoza, Tucumán, San Juan y Entre Ríos. También hay un socio en Chicago, Estados Unidos, feliz propietario de un Magnette. Se llama Ernesto Gasulla, es un ingeniero argentino oriundo de Mataderos que cuando se fue a trabajar al país del norte se llevó el auto para allá. Hay otro exponente en Paraguay, un Siam Di Tella 1500 del socio y amigo Luis Guida.
Dentro de sus posibilidades, el club trata de ayudar a todos sus miembros que lo necesiten, en la obtención de repuestos, manuales de guantera y taller, brindando consejos y secretos sobre restauraciones y arreglos y todo aquello que pueda servir para mantener un Di Tella restaurado y funcionando en óptimas condiciones.
El Club del Siam colabora con el Jardín Nº 938 de la localidad de 9 de abril y junto con otros clubes que realizan eventos solidarios.
Para ingresar, no es necesario ningún requisito en especial, solamente que tengan la llama de la pasión por estos nobles autos, ni siquiera hace falta poseer uno, solamente con que les guste el Siam están invitados a participar junto a todos los integrantes y ser parte del club, sobre todo si quieren pasar un rato entre amigos.
Aquellos que quieran ponerse en contacto con el club, podrán hacerlo de la siguiente manera:
Sitio web: www.clubdelsiam.com.ar
Facebook: clubdelsiam
Foro: http://clubdelsiam.mforos.com/
Grupos:http://ar.groups.yahoo.com/group/clubdelsiam/
Teléfonos de contacto:
Walter Garrido: 1153080934
Marcelo Ismach: 1544040356



Debe Ud. adquirir un "72"

SIN que nadie se lo haya dicho, Ud. sabe que todos los coches se esfuerzan hoy por igualarse al Chrysler en diseño y funcionamiento. Esto es público y notorio . . .

¶ Si Ud., sin embargo, piensa que esos esfuerzos han logrado alcanzar al Chrysler "72", pronto puede desengañarse. Puede, en seguida, demostrarse a sí mismo que el Chrysler "72" se halla hoy tan por delante de sus competidores como hace cuatro años . . . no en principio ni en teoría sino por hechos crudos y prácticos de funcionamiento, facilísimos de ver y comprobar . . . tan adelante, en verdad, que su superioridad es hoy más manifiesta que lo era en los albores de la historia del Chrysler.

Pídanos folletos descriptivos C sin compromiso.

RESTA HERMANOS S. A.

EXPOSICION Y VENTAS:
Avenida Centenario 3351. Florida 538. Avda. de Mayo 1235. Santa Fe 1827. Cabildo 1161. Belgrano — Rivadavia 13972 — Avda. Mitre 844. Avellaneda — Cazón 1021. Tigre.

SUCURSALES:
Corrientes y General Urquiza. Rosario — Avda. San Martin 1036. Mendoza — 9 de Julio 730. Tandil — Humberto Pinzani. Avenida General Paz 301 - 323. Córdoba.

Trataremos con reserva toda solicitud de agencia.



Lion de lion, Je t´aime

Cuando SAFRAR decidió fabricar el Peugeot 504 en el país, sus ejecutivos difícilmente imaginaron que marcaría un hito en la historia automotriz argentina, con una trayectoria insuperable en la competitiva actualidad donde rigen autoritarios patrones de obsolescencia programada. Poco menos de medio millón de ejemplares producidos a lo largo de 30 años, hicieron realidad una frase leída en una afiche de la facultad que decía: un buen diseño no se discute, dura.



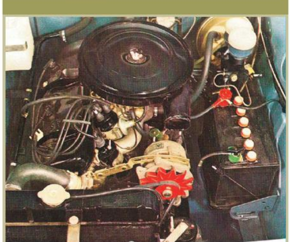
Fue complejo el comienzo industrial de la prestigiosa marca francesa en nuestro país. Luego de la desafortunada experiencia con IAFA (Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores), la nueva sociedad SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores) dio comienzo a sus actividades industriales en el año 1965. A partir de ese momento se produjo un proceso de recuperación a través de inversiones que dieron lugar a mejoras constantes en la línea de producción, ampliación de la capacidad instalada y lanzamientos de nuevos modelos. Al finalizar esa década, la empresa había recuperado su imagen y posición en el ámbito nacional y se propuso afianzarla con la presentación de un modelo de reciente aparición en el mercado europeo: el Peugeot 504.

Presentado en el Salón de París en septiembre de 1968, este sedán de lujo orientado a la clase media fue rápidamente galardonado por la prensa especializada europea con el título de "Auto del Año" en 1969. No hubo que esperar mucho tiempo para conocerlo en Argentina, donde fue presentado el 17 de agosto de 1969 en el autódromo de la Ciudad de Buenos Aires. Al igual que lo sucedido en Europa, los medios especializados locales, agrupados en APICA, supieron apreciar las bondades del nuevo león nacional y repitieron el reconocimiento de sus pares del Viejo Continente.
En nuestro país fue presentado en dos versiones: Lujo y Súper Lujo, con una diferencia de precio entre ambos modelos de $140.000, reflejada en el nivel de equipamiento y terminación.

El 504 fue diseñado y concebido para remplazar al 404, modelo del cual resultó 12 centímetros más largo (4.570 mm. de extensión) y 40,5 mm. más ancho. Con estas variantes se logró un mayor espacio interior y un baúl mucho más amplio, lo cual incrementó el volumen de carga.
Sin embargo, el reemplazo no fue inmediato. Ambos modelos convivieron en el mercado europeo durante siete años. En nuestro país, la convivencia se extendió a lo largo de 12 años.
La evolución respecto del 404 se hizo más notable en el interior, donde se ganó en habitabilidad, confort y visibilidad. Las butacas delanteras eran individuales, ajustables longitudinalmente y con respaldos totalmente reclinables. El volante con centro acolchado para amortiguar impactos (de inspiración Porsche 911), mostraba un importante aporte en materia de seguridad pasiva. Los peines deflectores de ventilación ubicados en el centro mejoraban la aireación y circulación de aire







Un interior confortable con tapizado en cuero, amplio espacio para las plazas traseras y butacas delanteras con respaldos totalmente reclinables (Arriba). El baúl de 460 dm3, uno de los más grandes del mercado argentino a fines de los ´60 (Centro). El motor XC6B de 1.657 cm3, erogaba 87 HP y permitía una máxima superior a los 150 km/h (Abajo).

en el habitáculo, elemento que se sumaba al infaltable techo corredizo, una marca registrada de los productos del león. Cinco pasajeros viajaban muy cómodamente en mullidos asientos tapizados en pana o en cuero, dependiendo de la versión.

El panel de instrumentos incorporaba tres cuadrantes: el izquierdo reunía velocímetro con odómetro parcial y total; el central incluía voltímetro, termómetro y nivel de combustible, y el derecho alojaba el reloj.

La línea del Peugeot 504 era una evolución del más pequeño 204, presentado en 1965. Su trazado definía los rasgos distintivos de las caras de la marca francesa para las siguientes tres décadas, caracterizados por la apariencia de seriedad y enojo que le otorgaban los faros trapezoidales. El diseño de Pininfarina había puesto el énfasis en la habitabilidad, con un techo alto, amplia superficie vidriada con ventanillas delanteras sin ventiletes, finos parantes delanteros y un parabrisas no muy inclinado pero de gran visibilidad.

El punto discutible que generó las mayores controversias fue el remate de la tapa del baúl, con un acentuado quiebre a partir de su primer tercio sobre la extensión de la línea de cintura. A pesar de la apariencia, esta solución no sacrificaba el espacio destinado a equipajes, ya que con sus 460 dm3 era de los más amplios del mercado argentino.

El 504 argentino presentaba una importante serie de diferencias con su hermano francés debido a la necesidad de reducir costos y racionalizar la producción. El frente no contaba con los característicos faros trapezoidales, los cuales fueron reemplazados por proyectores redondos duales.

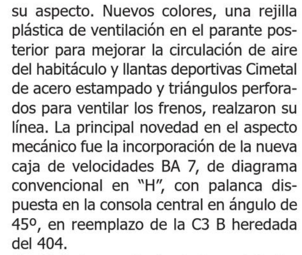
El motor francés, de 1796 cm3, era de nuevo diseño y en Europa se lo podía equipar con carburador (87 HP) o bien con equipo de inyección indirecta (103 HP). En nuestro país, la planta motriz utilizada fue una evolución de la mecánica del 404 (1.618 cm3) incrementada a 1.657 cm3 (XC6B). En



Un clásico tres volumenes con un original quiebre de la tapa del baúl. El ángulo de apertura de las puertas, ofrecía un fácil acceso al habitáculo.

cuanto a las prestaciones, este motor le otorgaba al 504 una potencia de 87 HP y una velocidad máxima superior a los 150 km/h, valores que igualaban al motor francés de 87 HP y 156 km/h, respectivamente. Otras diferencias importantes fueron los frenos servoasistidos, con discos delanteros y tambores traseros (a diferencia de la versión francesa que equipaba discos en las cuatro ruedas). La suspensión era independiente en los dos ejes en el modelo galo, mientras que el nacional reproducía en el eje trasero la disposición del 404 con elásticos, espirales y barra Panhard, mas el agregado de una barra estabilizadora. La delantera era de tipo Mc Pherson con un resortes helicoidales, amortiguadores y barra antirrolido. Compartía con el Peugeot 404 la caja de velocidades de cuatro marchas totalmente sincronizadas. La selectora de cambios estaba ubicada en la columna de la dirección. El puente trasero, otra herencia del 404, estaba compuesto por un eje con sinfín y corona.

Los primeros cambios llegaron en 1972 con la presentación del modelo 504 E. La modificación más notable fue la incorporación de los faros trapezoidales en el frontal, como en el modelo De Lujo y el original francés, que junto con una nueva parrilla plástica mejoraron su aspecto. Nuevos colores, una rejilla plástica de ventilación en el parante posterior para mejorar la circulación de aire del habitáculo y llantas deportivas Cimetal de acero estampado y triángulos perforados para ventilar los frenos, realzaron su línea. La principal novedad en el aspecto mecánico fue la incorporación de la nueva caja de velocidades BA 7, de diagrama convencional en "H", con palanca dispuesta en la consola central en ángulo de 45º, en reemplazo de la C3 B heredada del 404.



En el interior se ofrecían butacas delanteras que podían reclinarse hasta formar un plano continuo con los asientos traseros. El nuevo tapizado en cuero le otorgaba un aire de sofisticación pero a costa de sacrificar sujeción lateral, en relación con la pana. Los respaldos de los asientos traseros disponían de apoyabrazos rebatible. Otra de las novedades fue la consola con caja de guantes dispuesta en medio de las mencionadas butacas.

En mayo de 1973, con el lanzamiento de la Serie X, se introdujeron importantes cambios. Sin duda, el más esperado fue el nuevo motor XM7 de 1.838 cm3. Estaba equipado con un carburador Solex C 34 EIES-7 de doble boca y una relación de compresión de 8:1 con lo cual incrementó su potencia a 99 HP. El aumento de cilindrada se obtuvo aumentando en 8 mm. la carrera del pistón. Con el nuevo motor, se lograba una velocidad máxima superior a los 160 km/h.

En esta serie se remplazaba la transmisión con el viejo sistema de sinfín y corona por un diferencial de tipo hipoidal, de mejor rendimiento mecánico. Además, la eliminación de la "cajita" que alojaba el

mecanismo anterior elevó el despeje del auto a 16 centímetros.
Los frenos incorporaron un sistema de doble circuito con lo cual mejoraron en respuesta y en seguridad. Las carrocerías se ofrecieron con una nueva gama de colores.
Las nuevas versiones de la línea fueron tres: "XE"; "XL" y "XSE". Esta última se convirtió en tope de gama con un equipamiento que incluía un completo panel de instrumentos con cinco cuadrantes (tacómetro incluido), volante deportivo, cinturones combinados, reloj incorporado al tablero, dos parlantes, desempañador trasero y consola central con radio y "pasacintas a cassette" (primer auto de industria nacional en incorporarlo de serie). El "XE" se presentaba como el modelo base, con un frontal que mantenía los proyectores redondos duales, mientras que el "XL" quedaba a mitad de camino con un equipamiento que incluía radio con parlantes traseros y delanteros, tapizado de cuero y selectora de velocidades ubicada en la columna de dirección.
A fines de 1976, el motor del 504 incrementó su cilindrada hasta 1.971 cm3 (XN1E). La nueva serie se denominó Peugeot 504 2000, cuyas versiones eran "2000 E", "2000 L" y "2000 SE". En esta última versión la seguridad pasiva fue mejorada con la inclusión de apoyacabezas.
En 1979 se introdujo la serie S, cuyo cambio más notorio fue el de las nuevas manijas de puertas embutidas. Se ofreció por primera vez una versión diesel denominada SED, equipada con el propulsor Indenor XD 4.88 de 1.900 cm3, con el cual alcanzaba una velocidad máxima de 140 km/h.

Los 504 de SEVEL

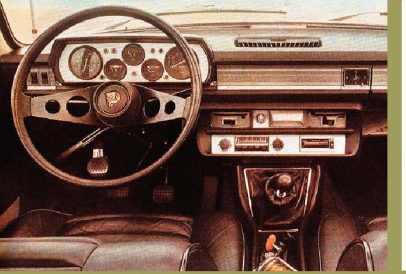
Una de las primeras novedades de la fusión entre Fiat y Peugeot, denominada SEVEL (Sociedad Europea de Vehículos para Latinoamérica), fue la presentación de la versión nacional del 504 Familiar, el 19 de junio de 1980. En Francia había



En un nivel superior.
La serie X, presentada en 1973, por su equipamiento, confort y prestaciones, apuntaba a un público aistocrático y al mismo tiempo deportivo.

sido presentada en 1971 junto con la pick up y, con la apertura importadora, llegó al país en 1979. Este fue el primer caso donde una automotriz radicada en el país iniciaba la producción de un modelo que originalmente había sido importado. Con la misma base mecánica del sedán, el nuevo modelo presentaba una carrocería más larga (4.800 mm.) que permitía alojar en su habitáculo tres filas de asientos. Su capacidad interior podía configurarse acorde con las diversas necesidades: siete pasajeros y 330 dm3 de carga, o bien 5 pasajeros y 650 dm3 de carga al rebatir la tercera fila de asientos. En el exterior, se diferenciaba por su equipamiento específico que incluía espejos retrovisores en ambos laterales y limpia-lavaluneta trasero.
Luego de la fusión, la producción del 504 fue trasladada desde Berazategui al Centro Operativo SEVEL de El Palomar, de donde llegarían nuevas versiones.
En 1982 comenzó a comercializarse con la denominación GR, la cual introdujo como principales modificaciones las llantas de 14" (con neumáticos 195/70 R 14) de cuatro bulones de sujeción, en reemplazo de las tradicionales de tres. Se ofrecía con caja de cinco velocidades como opcional.
Discontinuada la producción en Francia en 1983, había llegado el tiempo de las actualizaciones locales para extender la vigencia de un auto con quince años en el mercado. En 1983 SEVEL presentó el 504 GRII. El restyling se reflejó en la nueva parrilla "parapiedras" de barras más anchas, nuevos paragolpes con punteras plásticas, molduras laterales protectoras, nueva grilla de salidas de aire y un nuevo panel trasero que alojaba la patente y ópticas de renovado diseño.
El interior ofrecía un tablero rediseñado con comandos de teclas, consola central con equipo de radio AM-FM con pasacassette autoreverse, apoyacabezas en asientos delanteros y traseros y tapizados en tweed azul o marrón. El equipamiento opcional incluía levantavidrios eléctricos,

El completo tablero del XSE incluía instrumental con tacómetro, reloj, radio y pasacassette.
Al lado, la versión familiar, conocida por la apertura importadora y luego fabricada en el país.





aire acondicionado y vidrios tonalizados. Respondiendo a una tendencia que se consolidó a comienzos de los años ´80, la novedad de esta serie fue la incorporación de la caja de cinco velocidades con sobremarcha, lo que reducía el consumo de combustible y contribuía a extender la vida útil del motor. Algo esperado por los usuarios del modelo fueron los cambios en la geometría del tren delantero, los cuales le otorgaron mayor robustez y suavizaron el confort de marcha.

El motor era el conocido XN1E de 1971 cm3 al que se le incorporó un nuevo carburador de doble boca y un nuevo distribuidor.

Un año más tarde llegaría la nueva generación de motores diesel denominados "ligeros", que hicieron su debut en la versión GRD. El nuevo propulsor Indenor XD2 de 2.304 cm3, fabricado en la planta

El TN, un "Yeyo" pistero

A mediados de 1977 SAFRAR presentó una versión deportiva denominada TN (Turismo Nacional). Este nuevo modelo cumplía un doble propósito: homologar diversos elementos mecánicos para competición e incursionar dentro del segmento de deportivos medianos, donde competía con el Dodge GT-90, GT-100 y Fiat 125 Potenciado. Nuevos múltiples de admisión y escape con salidas individuales, árbol de levas con mayor alzada (7,5 mm) y cruce y la adopción de un carburador Solex 36 doble cuerpo y apertura simultánea elevaron la potencia a 110 HP. Las prestaciones: de 0 a 100 km/h en 11.3 segundos y una velocidad máxima de 175 km/h.

Otra importante mejora fue la incorporación de un nuevo puente trasero hipoidal con una relación final de 3.91:1, el cual estaba alojado en un cárter de aluminio nervurado que permitía reducir el peso no suspendido del auto. Los amortiguadores traseros fueron reemplazados por otros de menor recorrido (30 mm) y se le agregó una barra estabilizadora Panhard con núcleo de madera. Con estas incorporaciones se lograba mayor estabilidad. El 504 TN estaba provisto con neumáticos para alta velocidad de tipo 165 HRx15. En materia de seguridad incorporó un parabrisas de cristal laminado.

En el exterior se le agregaron dos franjas paralelas blancas laterales, que contrastaban con el exclusivo color azul Martinica. Las llantas de chapa con ojales de ventilación, un frontal con faros redondos duales alojados en un marco trapezoidal negro mate y la parrilla del mismo tono resaltaban el espíritu deportivo del 504. Un dato importante: todos los TN carecían de techo corredizo ya que esto incrementaba la rigidez estructural, algo fundamental en un automóvil que era homologado para competición.

de motores de Ferreyra, Córdoba, erogaba una potencia de 70 CV (DIN) a 4500 rpm. lo que le permitía alcanzar una velocidad máxima de 145 km/h y lograr un consumo de sólo 5,3 litros cada 100 kilómetros a un promedio de 80 km/h. A este ritmo, los 53 litros del tanque de combustible le otorgaban al 504 GRD una autonomía de 1.000 kilómetros. Si tenemos en cuenta que el consumo era un 30% menor que su similar naftero y que en esos años el gas oil costaba un tercio del valor de la nafta, la inversión inicial se amortizaba rápidamente con el uso cotidiano.

También en 1984 hubo una reedición limitada de la versión TN, ahora con la denominación "GR TN". Leves modificaciones estéticas y de equipamiento lo separaban del modelo de serie. Visualmente se lo identificaba por llantas de aleación del 505 con tapas centrales en negro mate, encendido electrónico, alerón posterior y la sigla "GR TN" en el panel trasero. Se presentaba en una única opción de color: Rojo Módena. Al igual que el TN de 1977, no poseía techo corredizo.

La "Peugeota"

Comenzada la década de 1980 hizo su aparición la versión pick up 504 que reemplazaba a la T5B, derivada del Peugeot 404. Poseía una capacidad de carga de 750 kilos, un equipamiento similar al modelo sedán base y se destacaba por su espartano frontal con un solo proyector redondo por lado. Con el lanzamiento del modelo GRII, se le incorporaron cambios de estilo y equipamiento como los faros trapezoidales, caja de cinco velocidades, reloj, paragolpes con defensas y un incremento de la capacidad de carga, ahora con tope hasta una tonelada.

El restyling y el equipamiento del sedán de la serie "G" llegaron a las pick up en septiembre de 1988. Una nueva caja de carga de mayor volumen, similar a la del modelo francés, equipaba a las cinco versiones disponibles, cuatro de ellas con 750 kilos de capacidad de carga (nafta o diesel) y una de 1.300 kilos, disponible sólo con motor diesel 1.3. Esta última se había convertido en la pick up liviana con mayor capacidad del país. Las nuevas "Peugeotas" venían equipadas con cubiertas radiales de mayor diámetro, con lo cual se incrementaba el despeje sobre el piso en 25 mm. Pensando en los caminos de huella, se igualaron las trochas delanteras y traseras.

Para entonces, las pick up 504 se habían ganado la fama de ofrecer "la robustez de las americanas, las prestaciones y el equipamiento de las japonesas y la confiabilidad y el prestigio Peugeot".

Una vigencia sorprendente

En mayo de 1987 se le dio al 504 una nueva lavada de cara y ¿cuando no?, otro cambio de denominación. Esta vez, para hermanarlo con el 505, fue rebautizado como "SR". Las modificaciones mas evidentes fueron los paragolpes plásticos envolventes (el delantero incluía un spoiler), luces de giro integradas, nuevas molduras laterales, panel trasero curvo con nuevas ópticas, nueva parrilla y espejos retrovisores colapsables en ambos lados. El habitáculo presentaba un renovado tablero, nuevos asientos y tapizados.

Estos cambios reafirmaron la vigencia del

504 dentro del mercado autóctono a tal punto, que en agosto de 1988, ocupaba el segundo lugar del ranking de ventas detrás de otro "veterano" como lo era el Renault 12. El 504 SR incorporó de serie el diferencial autoblocante. Mientras tanto, en Pininfarina avanzaba, a pedido de SEVEL, lo que sería el último restyling del modelo. Este incluía un nuevo remate de la parte posterior, con faros dispuestos horizontalmente, a lo que se le sumó un renovado interior con un tablero totalmente rediseñado, nuevos paneles de puertas en material plástico y un equipamiento más completo que ofrecía cerradura de puertas centralizada. Recibió de su hermano mayor, el 505, el motor de 1971 cm3 y 108 CV. Así nació en 1991 la serie "SRX", la última y definitiva. Los modelos "G"; "XS"; "XSD", "SL" y "SLD" se ofrecían con mínimos cambios.

La producción del 504 argentino llegó a su fin en 1999, cuando Peugeot PSA retomó el control de la filial local. A lo largo de su longeva trayectoria de 30 años, se convirtió en el auto fabricado en Argentina durante mayor cantidad de tiempo ininterrumpido. Se produjeron 496.693 unidades, de casi 40 versiones, equipadas con siete diferentes motores diesel y nafteros. Su interminable fabricación se mantuvo en Nigeria hasta el año 2006, con lo cual alcanzó la marca de 3.700.000 unidades a nivel mundial, de las cuales poco más de una octava parte fueron criollas. ⌘

Agradecemos a Gabriel Davidovich, José Luis Murgo y Pablo Cristian Carrizo por aportar las imágenes que ilustran esta nota.







Los últimos Peugeot 504. De arriba a abajo: El GRII, presentado en 1983 en tiempos de SEVEL, la pick up de la última serie y el "G", una evolución del "SRX" con toques estilísticos de Pininfarina.

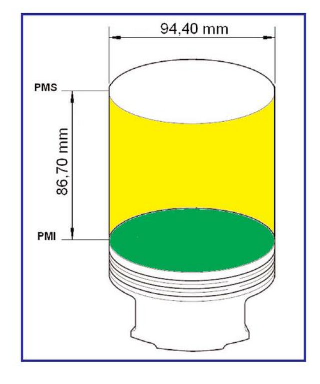
La Relación de Compresión

En esta segunda parte de la nota, mostraremos el procedimiento necesario para realizar los cálculos matemáticos y obtener así el índice de relación de compresión de este motor.

Una vez obtenidos todos los datos podemos realizar el cálculo de la relación de compresión del cilindro, para lo cual necesitaremos realizar los siguientes cálculos usando los datos anteriormente obtenidos:

Volumen del Cilindro

Para obtener el valor del volumen del cilindro nos ayudaremos con la formula matemática de Volumen, que nos indica:
Vc = 3,14 x Radio2 x Altura

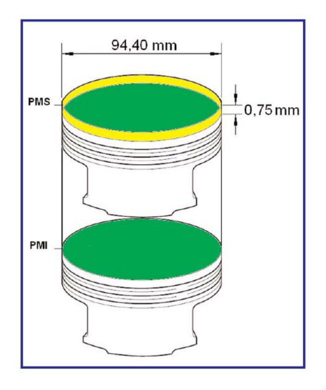


En la formula, se deja ver la expresión 3,14 que es la constante PI. Por otro lado, el radio, será la mitad del diámetro del cilindro, es decir si la medición del cilindro era 9,44 cm, el radio del cilindro será de 4,72 cm, y al cuadrado del mismo será 22,27 cm2. Mientras que la altura, para nosotros estará representada por la carrera del pistón, que es de 8,67 cm. Ahora simplemente deberíamos reemplazar en la formula anterior:

Vc = 3,14 x 22,27 cm2 x 8,67 cm = 606,27 cm3.

Volumen del afloramiento del pistón

En este caso, el afloramiento del pistón es negativo, ya que se encuentra por debajo del plano del block, para calcular esa media aplicaremos la misma formula:



VaP = 3,14 x Radio2 x Altura

En este caso, nuevamente la formula contiene la expresión 3,14 que es la constante PI. El radio, será la mitad del diámetro del cilindro, tal como en el cado anterior, es decir será de 4,72 cm, y al cuadrado del mismo será 22,27 cm2, mientras que la altura, estará representada por la distancia entre el plano del block y la cabeza del pistón en el PMS, que es de 0,075 cm. Ahora simplemente deberíamos reemplazar en la formula anterior:

VaP = 3,14 x 22,27 cm2 x 0,075 cm = 5,24 cm3

Volumen de la junta de tapa de cilindros

Nuevamente utilizaremos la formula matemática de volumen, en este caso para obtener el valor del volumen de la junta de la tapa de cilindros, resultara:

Vj = 3,14 x Radio2 x Altura

La expresión 3,14 siempre existente y representa a la constante PI. El radio, será la mitad del diámetro de la boca de la junta, es decir si la medición del diámetro era 9,6 cm el radio de la boca de la junta será de 4,8 cm, y al cuadrado será 23,04 cm2, mientras que la altura, para el caso de la junta, estará representada por el espesor de la misma, que es de 0,12 cm. Simplemente nos resta reemplazar en la formula anterior:

Vj = 3,14 x 23,04 cm2 x 0,12 cm = 8,68 cm3

Volumen de la cámara de combustión en la tapa de cilindros


El volumen de la cámara es de 66 cm3

En resumen:

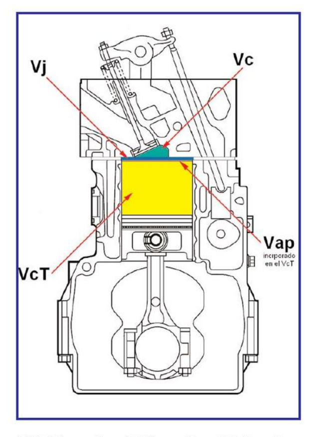
Volumen del cilindro es:
606,27 cm3 = Vc

Volumen del afloramiento del pistón es:
5,24 cm3 = VaP

Volumen de la junta de tapa de cilindros es: 8,68 cm3 = Vj

Volumen de la Cámara de Combustión en la Tapa de Cilindros es:
66,0 cm3 = VcT
Si hacemos mención de la definición de la relación de compresión, podemos afirmar que la relación de compresión es el índice que expresa, la cantidad de veces que entra el volumen total del cilindro dentro del volumen de la cámara de combustión. Para nuestro caso el volumen del cilindro lo representara la siguiente sumatoria:

Vol. Cilindro + Vol. Junta Tapa Cilindros + Vol. Cámara Comb. Tapa



606,27 cm3 + 8,68 cm3 + 66,0 cm3

Volumen total del cilindro es de 680,95 cm3

Mientras que la cámara de combustión quedará representada por la siguiente sumatoria:

Vol. afloramiento Pistón + Vol. Junta Tapa Cilindros + Vol. Cámara Comb. Tapa

5,24 cm3 + 8,68 cm3 + 66,0 cm3

Volumen cámara de combustión es de 79,92 cm3

Siguiendo a la definición, para conocer el valor de la relación de compresión en este

caso deberíamos realizar el siguiente cálculo:
Si reemplazamos obtendríamos:

$$\text{Relación de compresión} = \frac{\text{Volumen total del cilindro}}{\text{Volumen cámara de combustión}}$$

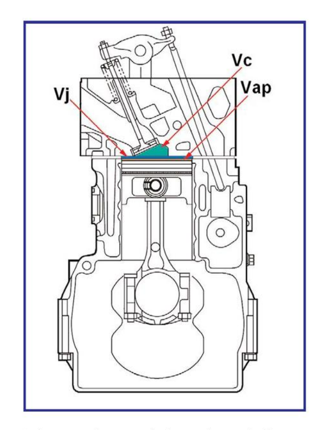
Relación de Compresión = 8,52

$$\text{Relación de compresión} = \frac{680{,}95\ cm^3}{79{,}92\ cm^3}$$

Como bien lo indica su definición la relación de compresión es un índice, por lo tanto no tendrá expresado ninguna unidad. En este caso el valor es de 8,52 a 1, y habitualmente se expresa como 8,58:1.

Relación de Compresión = 8,52 : 1

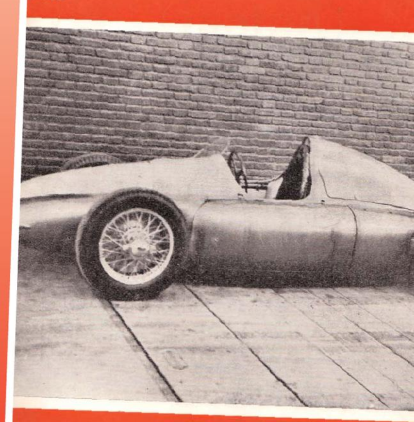
Teniendo en cuenta que el Reglamento Técnico de la categoría indica que la relación de compresión no debe superar el valor de 9 a 1, todavía se puede trabaje un poco más mejorarla.
A través de este método y conociendo



todos y cada uno de los valores de forma independiente es posible manipular a nuestro favor el valor de relación de compresión calculada. Es necesario recordar la precaución de mantener al momento de realizar las distintas conversiones de unidades, para no caer en un error que obviamente dará por resultado un valor equivocado al de la realidad. ⌘

Cisi y más Cisi

VELOCIDAD nació por 1950, prácticamente junto a la moderna Fórmula 1, revista fundada por un entusiasta señor italiano que fue congregando en torno de él un núcleo de colaboradores jóvenes y entusiastas.



A los pocos números editados el doctor Antonio Cataldo ya contaba con un grupo de jóvenes iracundos encabezados por el ingenioso Folco Doro como jefe de redacción, acompañado por Gianni Rogliatti, Ronald Hansen y el autor de estas líneas. VELOCIDAD era prácticamente la única publicación que dedicaba sus escuálidas 24 páginas al nuevo automovilismo. Se trataban temas tan

poco habituales en nuestro medio como la necesidad de construir un autódromo, el supersónico Pulqui II, auto y aeromodelismo, el Bisiluro de Taruffi, la Fórmula 3 argentina, los monoposto BRM británicos y CTA Arsenal francés (con chasis y suspensión tan deficientes que ni siquiera podía conservar la línea en las rectas), y hasta la velocidad de la luz.

Puesto que la publicación carecía de capital, el doctor Cataldo procuraba instalarse con su oficina donde quiera un amigo le ofreciere un espacio. Primero en un minúsculo escritorio sobre la Plaza de Mayo, luego en la casa particular de Folco Doro, después en Avenida del Libertador 222 y en otra mudanza al subsuelo de Charcas 650, un inmueble de oficinas monumental frente a la Plaza San Martín con dos enormes escaparates que en años posteriores fueron ocupados por Cueros López.

En ese edificio se había instalado una rama de la empresa Autoar con fábrica en San Fernando. Uno de sus directores, Piacentini, cedió a VELOCIDAD el subsuelo para su primera sala de redacción amplia.

Dadas estas circunstancias no pueden sorprender dos hechos coincidentes. Que por un lado nuestra publicación "descubriera" en un rincón de la fábrica Autoar una máquina monoplaza que había sido comentada brevemente en los medios internacionales para luego desaparecer como un fantasma.

El hecho es que Folco Doro, tal vez por una infidencia de Piacentini, descubrió aquella perla mecánica arrumbada en un rincón, tapada por una gran lona, y la presentó en la tapa de la revista, número de Mayo de 1952. Fue una noticia bomba a nivel internacional más que local, que de inmediato hizo hablar de una revolución en la Fórmula 1 donde justamente las Ferrari aspiradas comenzaban a ganarle a las Alfetta sobrealimentadas.

Pues bien: la Cisitalia no solo había renacido en la prensa especializada sino, para sorpresa de tantos, se presentó en las vidrieras del dicho edificio de Charcas 650. Estuvo allí en exposición durante largo tiempo.

Cisitalia era para todos nosotros una marca tan nueva que nos resultaba casi desconocida. De repente, ¡un avanzado Fórmula 1 en la vidriera de nuestra redacción!

Y por si fuera poco: cuando después de las reuniones de redacción nocturnas cruzábamos la Plaza San Martín para tomar el tren en la estación Retiro FCCA, en el acceso al enorme hall se exponía una Cisitalia, pero Cupé Sport, que se ofrecía como primer premio en el sorteo de no recuerdo qué entidad. La 202 permaneció allí durante mucho tiempo, porque si realmente la rifa se sorteaba, nunca nadie pareció sacar el premio.

Estos fueron los dos primeros contactos que tuve con Cisitalia, allá por 1952/1953. Una noche, recuerdo, al salir de la redacción nos enteramos por la 6ª edición de algún diario que Jaguar había ganado las 24 Horas de Le Mans, primer gran triunfo internacional con frenos de disco, y que un neocelandés de nombre Edmund Percival Hillary había por fin vencido el Mount Everest. ⌘





Con acento cordob

Inaugurado el 19 de diciembre de 1996 por el intendente Dr. Rubén Américo Martí, el Museo de la Industria tiene la intención de homenajear a los pioneros de la industria nacional que tuvo su epicentro en Córdoba.

El edificio donde funciona es un típico exponente de la arquitectura ferroviaria inglesa. Fue construido en 1896 en el extremo noreste del Barrio General Paz, dentro de lo que fuera el viejo playón de carga y descarga del Ferrocarril Central Argentino (FFCC Manuel Belgrano). Está constituido por una serie de cinco naves apareadas con sus fachadas realizadas en ladrillo a la vista. En sus molduras, detalles de terminación, remates, cornisas y enmarques de aberturas, se puede apreciar un delicado manejo



artesanal del ladrillo.
La techumbre de cada módulo se resuelve a dos aguas, con bellas cabriadas de pinotea y una lucera cenital ubicada en la cumbrera, lo que favorece el aprovechamiento al máximo de la luz natural. El techo está recubierto con tejas francesas.
En sus primeros años funcionó como taller de reparaciones de locomotoras y vagones, hasta que esta actividad fue trasladada a Cruz del Eje. A partir de entonces fue utilizado como depósito de los explosivos empleados para la construcción del trazado del tren de las sierras, tarea que requirió como medida de seguridad de un sistema especial de pararrayos.
Tiempo después sirvió como depósito de carpintería y en 1980, a partir del cierre de IME S.A. (Industrias Mecánicas del Estado), una cooperativa de ex empleados de la empresa intentó en sus instalaciones continuar con la construcción del popular Rastrojero.
La Municipalidad de Córdoba rescató este patrimonio cultural, luego de un trabajo de refuncialización y puesta en valor donde fue dotado de instalaciones apropiadas para su nueva actividad. El reciclaje del edificio se realizó preservando su gran valía arquitectónica, llegando en algunos casos a realizar verdaderas tareas de restauración, como por ejemplo en las columnas de fundición, tirantería y carpintería de madera, como así también en las hermosísimas tejas francesas, todos ellos elementos de alto valor, ya sea por la calidad de su ejecución como por la bondad de sus materiales.
A través de sus de 2.500 m2 de superficie es posible recorrer gran parte de la historia de la industria nacional representada por los más variados rubros que reflejan la diversidad de fábricas que se fueron creando desde la época de la colonización, cuando se realizó la primera exportación textil a Brasil, precisamente desde Córdoba.
Desde aviones a computadoras, un abanico de productos industriales se exhibe como testigo de una época de acelerada industrialización, que transformó a la provincia mediterránea en el mayor polo de desarrollo tecnológico, con una actividad enfocada prioritariamente en el sector metalmecánico, donde su rol pionero en el desarrollo de la industria aeronáutica primero y automotriz después, se ve mayoritariamente representado con la profusa presencia de aviones, planeadores, automóviles y utilitarios que salieron de las líneas de montaje de lo que originalmente fue la Fábrica Militar de Aviones (FMA) inaugurada en 1927. Este avanzado complejo industrial, en su momento único en

Latinoamérica, fue el punto de partida a partir de la segunda mitad de la década de 1940, para la aparición de un importante anillo de proveedores industriales privados que crecieron a la par de esta iniciativa estatal y sentaron las bases de una sólida industria con ramificaciones en el sector autopartista a partir de los años 50, cuando las actividades de la fabrica se extendieron a la producción de automóviles, motos y tractores bajo la orbita de la nueva estructura que dio origen a IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado).

La huella de Industrias Kaiser Argentina (IKA), la primera fábrica de producción masiva de automotores de origen extranjero radicada en 1955, se puede seguir desde el primer Jeep argentino fabricado el 27 de abril de 1956, hasta la amplia gama de modelos Renault, pasando por los confortables y aristocráticos Rambler en versiones Ambassador y Cross Country, los Kaiser Bergantín y Carabela, primer auto de pasajeros de alta gama fabricado en Argentina.

Además de los objetos históricos, el museo brinda un espacio destacado a los proyectos contemporáneos que surgen de la iniciativa y creatividad de estudiantes y profesionales cordobeses como la pick up y el motor diesel turbo desarrollado por López Orozco y un vehiculo de concepto proyectado por un grupo de estudiantes de la carrera de Diseño Industrial de la Universidad de Córdoba.

Un lugar destacado poseen los vehículos que surgieron de IAME, que juegan de local en el museo, su diversidad se ve reflejada en un sedán Graciela, dos chatitas Institec, un Rastrojero Pick Up y una versión doble cabina, cuatro puertas denominada Conosur, que fue proyectada especialmente para el servicio de taxi. Además del tractor Pampa, el primero fabricado en Argentina, no podían faltar la producción aeronáutica representada en el avión Guaraní y las alas voladoras de Reiman Horten. Durante un tiempo fueron exhibidos allí los aviones con propulsión a reacción Pulqui I y Pulqui II.

Entre los vehículos pioneros se destaca el primer camión Fiat 619 fabricado en la planta de Ferreyra en febrero de 1969, un exponente del poderoso complejo industrial que había edificado Fiat en Córdoba integrado por las fábricas Concord, Materfer y Grandes Motores Diesel.

Una de las curiosidades mas llamativas es el prototipo R-40, proyecto íntegramente realizado por IKA – Renault en 1973 para rem-

De izquiera a derecha. El Papamóvil Renault Traffic que usara Juan Pablo II en 1987. El primer Jeep argentino. Proyecto R-40, diseñado para suceder al Torino. Motos y motenetas nacionales.





plazar al legendario Torino. Otro vehículo destacado es el Papamóvil, construido en la planta Renault Santa Isabel sobre el chasis de una pick up Traffic para uso oficial de Juan Pablo II en su segunda visita al país en abril de 1987. En otro sector llaman la atención por su construcción la Ferrari 3500 CC y la Maserati 4500, réplicas construidas especialmente para el rodaje de "Operación Fangio", la película protagonizada por Darío Grandinetti que recuerda el secuestro del quintuple en Cuba en febrero de 1958.

El automovilismo deportivo tiene su espacio representado por las réplicas del Falcon F-100 de 1967 y la cupecita Chevrolet 1939, vehículos que condujera el recordado Oscar Cabalén. Teniendo en cuenta el rol protagónico de Córdoba como sede oficial del Rally argentino y del World Rally Championship, dos Renault 18, un Clio y un Megane Coupé, todos del equipo oficial Renault, dan testimonio de este vínculo estrecho entre la marca, la provincia y esta exigente competencia.

Para los curiosos de la mecánica se exhiben cortes del motor Institec de dos tiempos y del motor y cajas de velocidades Borgward que empleaba el Rastrojero.

Pero no todos son autos. Medio centenar de motos de variadas marcas como Ancon, Aydil, Gilera, Puma, Tehuelche, Zanella, entre otras, rivalizan en protagonismo con los vehículos de cuatro ruedas.

Entre los objetos no orientados al transporte se destacan computadoras Microsistemas de comienzos de la década del ´70 y la reproducción de un set de televisión de la misma época. La actividad del museo no se limita a la exhibición de las piezas históricas, sino que en forma periódica realiza eventos relacionados con aniversarios de las distintas industrias, homenajes a los protagonistas de la industria y ciclos de conferencias en su amplio auditorio.

El Museo no está solo, cuenta con una Asociación de Amigos, integrada por destacadas personalidades de la industria nacional, cuya misión es restaurar, colaborar en la obtención de elementos para exposición y organizar un archivo histórico de todo lo producido por la industria nacional. ⌘

Dónde, días y horarios

Libertad y Pringles de Barrio General Paz.
Martes a Sábados de 9:00 a 19:00
Domingos de 13.00 a 19:00.





El padre del Antiq

Muchas veces le otorgamos la paternidad de los autos a quienes dibujaron sus líneas o desarrollaron sus motores y chasis, pero poco reparamos en los verdaderos gestores de los proyectos, los emprendedores que abandonan una cómoda posición empresarial para apostar al siempre incierto y riesgoso negocio de fabrica autos en Argentina. Luis Gaggino fue en los ochenta, uno de estos audaces y liricos empresarios, dispuestos a dejar todo por sus ideas sin abandonar nunca a quienes lo acompañaron.

Eniak, ¿Cuando nació la empresa?
Eniak fue creada por mi padre en el año 1948, siempre se dedicó al rubro electromecánico, transformadores, si bien tuvo algunas pequeñas series de otros productos, como televisores a batería en los años ´70, lo principal que fabricó Eniak fueron los transformadores y estabilizadores ferroresonantes, básicamente para electrónica y computación, ese era el fuerte de la empresa.

¿De dónde surgió el nombre?
El nombre Eniak, lo utilizó mi padre porque fue el primer computador del mundo, la diferencia fue que el original era con "C" y él lo registró con "K". Los clientes para los que trabajábamos eran IBM, NCR, Burroughs, Olivetti, Fate, es decir, las principales empresas de máquinas contables y computadoras del país.

Yo estaba en el sector de comercialización, Eniak era una empresa chica, luego mi padre se enfermó y me hice cargo de la fábrica. La seguí manejando en el rubro electromecánica hasta que observando que venía un cambio tecnológico en la estabilización de la tensión y que los transformadores se iban a dejar de utilizar, como de hecho ocurrió, porque los estabilizadores hoy son todo switching, todo electrónica,

...que y la Durango

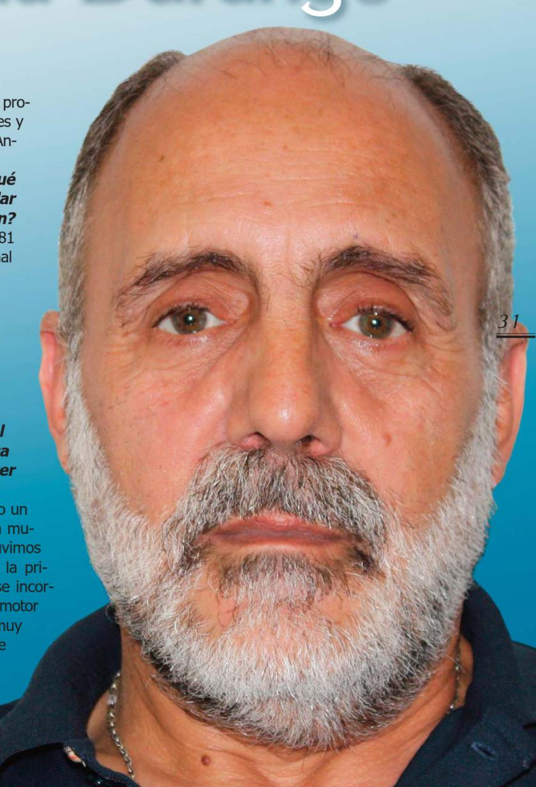
pensé fabricar otros productos en bajas series y de esa idea nació el Antique.

¿Te acordás en qué año se empezó a dar esa transformación?

En el año 1980 o 1981 ya vislumbraba el final de las fuentes ferrorresonantes en el mundo y en 1982 iniciamos el desarrollo del Antique, para que en el ´84 saliera el primer auto de serie.

¿La idea original del Antique fue esa o pensaste hacer otro auto?

No, yo tenía pensado un auto más chico y en muchas charlas que tuvimos con Pedro, que fue la primera persona que se incorporó al proyecto automotor de Eniak, el con muy buen tino opinó que un auto sport se podía fabricar en baja



serie sin tener una gran inversión como la que exigía uno chico en mayores volúmenes. De ahí surgió la idea de que el Antique fuera un clásico de nacimiento, para que no envejeciera ni hubiese que hacer cambios de matricería cada pocos años.

¿Fabricar autos, te implicó grandes cambios en la estructura de la empresa?

No, en realidad creé un sector totalmente nuevo dentro de la misma empresa, sin dejar de fabricar los transformadores, que de hecho se siguieron haciendo luego del cese de producción del Antique. La fábrica funcionaba en varios galpones, había algunos en San Juan, inclusive algunos Antique se hicieron allí, seis o siete autos nada más, un mosquito completo. Aprovechamos la vigencia de la ley de promoción industrial y enviamos una pre-producción, pero por la distancia se hacía todo muy difícil, pese a que en San Juan había muy buena mano de obra. Nosotros tomamos la gente de Chincul que había fabricado 960 aviones Piper hasta el año 1995, y si bien no es lo mismo hacer autos que aviones, la tecnología y los elementos mecánicos empleados eran similares y también el proceso de hacerlo en bajas series.

Los chasis se armaban en Buenos Aires y en San Juan se llegaron a fabricar las partes plásticas, con un nuevo grupo de matrices, se hacían las operaciones de pintura y ensamblado. El Antique se construía integro en la fábrica de la calle Pieres y en la de Lisando de la Torre, se hacían los componentes electromecánicos. Éramos una Pyme de 200 personas, para fabricar el Antique incorporamos otras 70.

¿Cuándo te contactaste con Campo?

Yo estaba buscando un diseñador, hablé con Guillermo Yur, que nos hacía modelos y en una charla de café que tuvimos en la oficina, me dijo que lo conocía a Campo, le pedí que lo contactara para que charlara conmigo. Campo me vino a ver, conversamos, le hice un ofrecimiento, aceptó y a partir de ahí Pedro vino a trabajar con nosotros full time. Él desarrolló el chasis completo y la carrocería. Alain Baudena se incorporó mas tarde para la fabricación del prototipo. El proceso desde los primeros diseños hasta la construcción del primer auto de serie demandó dos años, en la primavera de 1984 se presentó el primer Antique de serie.

¿Cómo se hacían las ventas y la distribución?

Nosotros habíamos abierto un local en la Avenida Rivadavia al 10.000 en Capital, pero aparte nombrábamos concesionarios. Hemos tenido concesionarios en Paraná, Rosario, Córdoba, Mendoza y Buenos Aires. Trabajábamos sobre pedido, no había stock ni en fábrica ni en las agencias.

¿Cuántos Antique produjeron?

Más de cien, el Registro Antique lo sabe mejor que yo (risas), de los cuales tres fueron exportados a Japón, uno a Estados Unidos, otros a Italia, Francia y España.

La venta a Japón se hizo a través de

> *"Creo que el Antique si no fue el mejor auto sport que se produjo en Argentina en bajas series, sin dudas está entre los mejores. Se fabricó con mucho profesionalismo. Fue el único auto de producción artesanal que tenía su manual de instrucciones y de operación para el usuario, lo entregábamos con caja de herramientas, venía con sus guantes para cambiar las gomas pinchadas para no ensuciarse las manos, es decir traía una serie de cosas que en otros autos nunca se habían visto."*

la empresa C Itoh Trading, unas de las mayores del mundo, tenían un cliente en Osaka y se interesaron por el Antique. Tuvimos que hacer muchos elementos distintos para la homologación, como los faros para conducir por la izquierda, el parabrisas distinto, pero mantuvimos el volante a la izquierda, porque de otra forma no lo hubiésemos podido hacer. Es el único auto argentino homologado para transitar en Japón. El concesionario japonés vendía además Lamborghini y Ferrari. Tenía el Antique para ofrecerlo obviamente a menor precio, de hecho vendieron los tres en forma inmediata. El comprador de Estados Unidos llevó uno de muestra para ver que pasaba y para el de Italia lo equipamos con motor y caja de Fiat 132, a través de gestiones con SEVEL, que en esos momentos tenía stock de piezas y repuestos para ese modelo.

¿Se hicieron más exportaciones?

Cuando nosotros exportamos la inflación era del 50 % mensual, teníamos 160 proveedores y los viernes se me acalambraban las manos de tanto firmar cheques, a veces tenía que firmar más de 300 en un rato, no se podía pagar por mes porque la inflación era tremenda. Así que era imposible sostenerlo a futuro, no pudimos seguir con un plan de exportación que requería de una planificación en un país que estallaba.

¿Qué proyección de producción estimabas?

Nosotros queríamos hacer cinco unidades mensuales, pero había muchos altibajos. Por ser un auto abierto, en invierno se paraban por completo las ventas, a pesar de que tenía capota y calefacción y en primavera venía todo el mundo a comprar y no dábamos abasto, era un tema complicado porque la gente lo quería ya. En el año 1985 llegamos a hacer 17 mensuales, fue el mejor momento.

Pedro Campo dice que el Antique es el mejor auto sport que se hizo en el país, ¿estás de acuerdo?

Creo que el Antique si no fue el mejor auto sport que se produjo en Argentina en bajas series, sin dudas está entre los mejores. Se fabricó con mucho profesionalismo. Fue el único auto de producción artesanal que tenía su manual de instrucciones y de operación para el usuario, lo entregábamos con caja de herramientas, venía con sus guantes para cambiar las gomas pinchadas para no ensuciarse las manos, es decir traía una

serie de cosas que en otros autos nunca se habían visto.

Se hizo todo muy profesionalmente, no sólo con el auto, sino también en la imagen de empresa, desarrollamos el manual de señalética para las concesionarias, cosa que ningún otro fabricante de baja serie había hecho.

Los Antique con motor Falcon Sprint ¿fueron por un pedido especial?

En realidad nos pedían más potencia y vimos con Pedro la posibilidad de colocar un motor más grande. Lo que sucedió es que para ese momento ya se habían dejado de fabricar los motores seis cilindros en Argentina, estaba solo el de la F-100, pero no tenía potencia suficiente. El tema era qué alternativa tenía, porque todos decían que el Antique necesitaba más potencia, y era cierto, pero con qué motor si no se fabricaban motores de alta potencia en Argentina. Por supuesto que un Antique con 200 caballos hubiese sido maravilloso, divertidísimo, aceleraba, doblaba, pero no había motores de 200 caballos. Así que armamos con piezas nuevas motores Falcon Sprint con carburador doble boca. Ballestrini le hizo algunas reformas, lo llevó a casi 200 caballos, aceleraba y mucho, llegaba tranquilamente a los 200 km/h, y el auto doblaba muy bien a esa velocidad. Yo corrí varias carreras en competencias que organizaba el Club de Automóviles Sport, gané una en Fuerza Libre y el auto no volaba, pese a tener los guardabarros en voladizo, se agarraba muy bien en las curvas a 200 km/h.



¿Fue difícil lograr el status de terminal automotriz?

Llevó un año de gestiones ante la Secretaría de Industria, hasta que finalmente nos aceptaron como fabricante de autos. En ese momento ya teníamos desarrollado el Antique, es decir que el primero de producción salió con título y cédula verde.

Además de Volkswagen, ¿se evaluaron otras alternativas para la provisión de motores y partes?

En un momento cuando quisimos darle más potencia a los autos, hablamos con Renault,

pero nunca les interesó el proyecto y así que no nos proveyó motores de dos litros que era lo que pretendíamos. También hubo gestiones con SEVEL, pero tampoco se interesaron. En cambio Volkswagen siempre estuvo abierto a proveernos piezas.

En el caso de SEVEL ¿pensaban utilizar el motor del Regatta?

No, nos interesaba el Peugeot de dos litros.

¿Tuviste intención de incorporar Eniak como socio de ADEFA?

Sí, intención hubo, pero no nos dejaron ni pasar la puerta, nunca nos atendieron, no existíamos para ellos, aunque más tarde nos hicieron algunos boicots que demostraron que sí existíamos. Poco tiempo después de empezar a fabricar la Durango aparecieron los problemas con algunos proveedores, nos embarraron la cancha.

Un ejecutivo de una terminal llegó a plantear que por cada pick up que Eniak vendía, era una menos que vendían ellos. Por lo tanto, amenazó a un proveedor de frenos diciéndoles que si nos llegaban a entregar los frenos que ya estaban desarrollados, le suspendían la orden de compra. Me llamó el presidente de esa compañía, que se portó espectacularmente bien con nosotros, me explicó el problema y nos ayudaron a que pudiéramos tener los frenos sin que ellos fueran los proveedores directos, vendiéndonos algunas máquinas para que pudiéramos hacer algunas piezas y el resto lo comprábamos en el mercado de reposición. Gracias a esa actitud pudimos tener los frenos para la Durango, pero por supuesto a un costo mucho mayor, porque teníamos diez proveedores en lugar de uno solo, con todo lo que eso implica.

¿Tuvieron apoyo de alguna de las fábricas?

La única terminal que siempre nos ayudó fue Volkswagen. Inclusive ellos tuvieron la intención de desarrollar un vehículo de alta performance para producir en baja serie, con todo el lujo que en ese momento se podía pedir y motor Audi de cinco cilindros, la idea era que lo ensambláramos nosotros, que por ser una fábrica chica teníamos los medios para poder hacerlo artesanalmente. El proyecto fue presentado en ADEFA, pero otra vez el mismo ejecutivo de antes, hizo lobby para que no lo hiciéramos y el proyecto fue desafectado. En su lugar, remplazaron el motor de cinco cilindros por uno de cuatro y nació el Carat, que resultó ser un auto totalmente distinto al previsto originalmente.⌘

A la Facu

La pasión por los automóviles, abarca también a la automobilia, en la que además de repuestos, carteles, libros, manuales, revistas y mucho más, los automodelos en escala ocupan un importante lugar, al reproducir con proporción y detalle al modelo real.

De ahí la constitución hace casi 14 años de ACAMRA: La Asociación de Coleccionistas de Automodelos de la República Argentina, que convoca a los que cultivan igual pasión por los modelos en escala, pero por sobre todo el culto a la amistad y la camaradería, vehículos para mejorar el enriquecimiento personal y estimular el aprendizaje, el intercambiando y la ayuda mutua. Pero además para rendir culto a la historia del automóvil real, a través de sus miniaturas y a la vez difundir el hobby entre el público en general, participando de distintas actividades vinculadas al automóvil.

Así fue que entre el 4 y el 8 de junio de 2012, ACAMRA, realizó una nueva exposición de algunas de las piezas de sus hoy más de 80 asociados, en el ámbito académico del Pabellón Santo Tomás Moro de La Pontificia Universidad Católica Argentina



(UCA), en su magnífico complejo del Barrio Puerto Madero.

Héctor García, Coordinador de Deportes UCA, contactó a la asociación a través de su página www.acamra.com.ar manifestando su inquietud por promover hobbies y coleccionismo entre estudiantes, docentes y personal, como una necesaria manifestación cultural y una valiosa alternativa al uso del tiempo libre, para promover la investigación y la actividad grupal, como

se había hecho anteriormente con el ferromodelismo, aeromodelismo, modelismo naval, militaría y filatelia.
Con esmero, se pulieron todos los detalles previos, incluyendo el magnífico poster de presentación, realizado con el fondo de una ALFA P3, por los diagramadores de UCA.
En un espacioso hall central del subsuelo, bañado de luz natural, se instalaron vitrinas y mesadas, se organizó la seguridad y la muestra quedó abierta al público.
El listado de expositores participantes, fue extenso y calificado, pero lo difícil para el comité de selección, fue elegir cuantos y cuales modelos, entre las casi cien mil piezas que puede reunir la asociación. Después de largos cabildeos, se optó por una selección de unos doscientos modelos, en escalas: 1/64, 1/50, 1/43, 1/32, 1/24, 1/18 y 1/8, que exhibieran una recorrida por la historia del automóvil y las diversas etapas que atravesó la industria del automodelismo estático, abarcando desde algunos vistosos juguetes de hojalata, a otros armados a partir de kits de montaje, pasando por los realizados directamente por fábrica y los llamados scratch, surgidos exclusivamente del ingenio y artesanía del modelista.
El espectro incluyó: camiones; camionetas; variados papamóviles; vehículos de competición, entre ellos: maravillosos monoplazas de pre y post guerra, Huayras de nuestras carreras de Sport Prototipos; también colectivos argentinos y diversos autos de calle de todas las épocas, donde brillaron modelos argentinos, como: Di Tellas, Estancieras y los míticos Torinos, entre otros.
La muestra encabezada por casi una veintena de modelos clásicos en la gran escala 1:8, que incluyó Mercedes, Bugatti, Rolls Royce, Alfa Romeo, Renault, Duryea y Wolseley, tuvo gran concurrencia de público, tanto de conocedores, como de muchos que por primera vez, apreciaban cuanto podía haber detrás del coleccionismo de autos en escala y de tanto "niño/grande", que ilustraba, asesoraba y evacuaba preguntas con amplia sonrisa, sobre lo allí expuesto, durante todo el horario de los cinco días de la muestra.
En suma, el suceso motorizado por la iniciativa de la UCA resultó altamente satisfactorio, tanto por la acogida y calidez de sus autoridades, encabezadas por el dinámico Héctor García (hoy un amigo más de ACAMRA), como también porque en los pocos días transcurridos, se logró comunicar a la comunidad universitaria en su propio ámbito, el valor del coleccionismo como manifestación cultural y recreativa. En simultáneo quedó demostrado el aporte del hobby a la camaradería y la amistad, desde el gusto por los automóviles y su historia, representada en sus vistosas miniaturas.
El organizado desarme en la mañana del sábado 9, marcó con nostalgia que ACAMRA había culminado otro hito más en su labor de difusión, dejando nuevos amigos y la sensación de posibles repeticiones futuras. ⌘



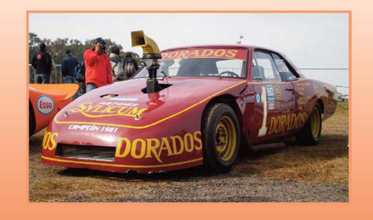
La fiesta que no fue

Desde hace largo tiempo, yo vengo medio desilusionado con el automovilismo autóctono. *Playoffs*, penalizaciones, lastres, tragedias sin autocrítica, categorías monomotores y demás yerbas hacen crecer la nostalgia por las viejas épocas del TC en ruta o por las épicas batallas entre la XR4 y la Fuego en el TC 2000. Solo el Turismo Nacional conserva algo de "aquel" automovilismo donde el más veloz del sábado largará en punta el domingo y deberá mover las muñecas con mucho entusiasmo para ganar la carrera, además de contar con un buen presupuesto para el chapista del lunes.

Pero como la nafta tira (nafta súper, aunque ya no sé de qué octanaje real) decidí darme una vuelta por el Gálvez para presenciar la celebración. Don Zeus había decidido lo mismo que yo y al descubrir el penoso estado en que se encuentra el autódromo porteño, echó a llorar sin parar durante todo el viernes, por lo que ese día hubo que suspender la actividad. El sábado llegué bien tempranito acompañado por un amigo, mochila al hombro que incluía el mate, la radio y la cámara de fotos, elementos indispensables para cualquier *teceísta* de ley. Apenas traspasamos el mítico arco de entrada, nos topa-

A principios de este año, la ACTC había anunciado una gran fiesta para celebrar los 75 años de la categoría. Dicho festejo incluía un pomposo desfile de viejas glorias mecánicas, paracaidistas, figuras emblemáticas e incluso una exhibición de aviones Mirage de la Fuerza Aérea Argentina. La entrada general, gratis "para todos y todas" (¿un guiño al evento del TC 2000 en el callejero de Buenos Aires?).

mos con un puesto de *souvenirs* y le pregunté al vendedor si tenía pantaneras para las zapatillas, ya que las mías no cuentan con doble tracción. Mientras le quitaba la etiqueta del precio que rezaba 40 australes a una gorrita de Emilio Satriano y se la cambiaba por otra de 100 pesos, me respondió, sin mirarme y con una seguridad digna de *Odol Pregunta "en un rato me llegan"*, razón por la cual decidí no esperar y me lancé a la aventura de arribar al puesto de acreditaciones, sin malacate. Al llegar a la carpa, previo depósito de cuatro billetes de Roca, recibí la mágica pulserita que permite el ingreso a los más recónditos lugares del circuito. Ahí nomás se nos presentó la primera gran duda *freudiana* del sábado: ¿ingresamos por el palco o por el túnel? Echamos una moneda a la suerte para decidir, cayó en el barro y no pudimos encontrarla, así que tras breve discusión nos preparamos para la ardua tarea de intentar llegar a los boxes cruzando el histórico túnel de a pie. Grande fue nuestra sorpresa al no encontrarnos con la clásica *pileta*, lo cual me hizo reflexionar acerca de los trabajos de reacondicionamiento que se realizaron en estos últimos años. Evidentemente, el regreso de la Fórmula 1 a nuestro país no





parece tan lejano como lo pintan...
No hubo mucho brillo el sábado. Podría decirse que debido a la garúa que molestaba pero no llegaba a mojar (como un viejo conocido que no suele tener éxito con las féminas) fue una jornada gris. Poca gente, mucho frío y nulo festejo. Litros de mate para combatir la monotonía y alguna que otra promotora para entretener la vista en boxes, lejos de incidencias de alerones y motores al descubierto. Seguramente, el domingo todo sería diferente, o al menos eso era lo que todos esperábamos...

Domingo: *que fantástica, fantástica esta fiesta...*

Siete de la matina, niebla importada de los olímpicos de Londres, frío tolerable y gente por todos lados. La magia del TC todo lo puede. Una entrada gratis, también. Excelente idea, sobre todo si se hiciera con mayor asiduidad y en los circuitos de todo el país. Colaboramos alegremente con 70 pesos para estacionar el auto en un lugar digno de ser transitado por el Dakar y otra vez a desandar el camino hasta los boxes. Como todavía estaba medio dormido, pensé que lo que veía era un espejismo, pero no, no lo era. ¡Volvió la pileta al túnel! ¿Cómo y cuándo? No pudimos averiguarlo, así que nos abrazamos a las columnas y, emulando a los participantes de *Telematch*, cruzamos por el medio, rogando que no apareciese ningún piloto apurado por ingresar. El clima hizo que todo el cronograma se retrasara una hora. *"La niebla es culpa del Gobierno de la Ciudad"*, aseveraba un político que decía seguir al TC *"desde la cuna"* mientras sus guardaespaldas le explicaban que las carrocerías de los autos que ponderaba habían dejado de fabricarse hace más de veinte años. A medida que se disipaba la niebla, las tribunas se dejaban ver con un muy buen marco de público. Llenas, no desbordantes y definitivamente lejos de las 78 000 almas declaradas por radio. Tres series para el bostezo, unos buenos amargos con churros rellenos, la final del TC Pista y finalmente, lo que tanto esperábamos todos: los festejos. A priori, nos resultó extraño que no haya habido una sola mención al más grande piloto de todos los tiempos, quíntuple de Fórmula 1, bicampeón de TC y primer campeón con Chevrolet. Nada, ni siquiera una réplica de algún auto del *Chueco*. Quienes fueron campeones de la categoría, quienes no lo fueron pero forman parte de la historia y todavía están entre nosotros, ¿acaso no dejaron su impronta?



Réplica de la cupé Dodge con la que Antonio Aventín logró el campeonato 80/81 (izquierda). La Empanada de Oscar Gálvez y la Galera de los hermanos Emiliozzi. Dos grandes capítulos en la historia del TC (centro). Impecable presentación de este Trueno Naranja. ¿Original o réplica? (derecha).

Y no puedo ahora nombrarlos a todos pero pilotos de la talla de Cupeiro, Traverso, Marincovich, Pairetti y tantos otros no son figuras como para despreciar en cualquier evento *fierrero*, al igual que nombres como Berta, Herceg, Pronello, Baudena, Wilke, Pedersoli...Sí hubo autos de diversas épocas, mezclados entre originales y réplicas, algunos en excelente estado, otros no tanto. Un par de vueltas para la foto, algunos fanáticos emocionados y otros que no entendían qué hacía una Ferrari girando delante de una cupecita. ¿Qué siguió? *Body painting* en la recta principal, con dos pulposas señoritas que no eran promotoras de Atma precisamente, y que desplegaron su voluptuosidad y carisma a cambio de cariñosos saludos repletos de amor y ternura desde la popular. Cuando los niveles de testosterona marcaban 9500 rpm con riesgo de *bielazo*, aparecieron ¡75 niñas porristas! (sin humo, no confundir) bailando alegremente cual carnaval carioca musicalizado por el Puma Rodriguez. Más saludos desde la popu para las adolescentes, alguna que otra propuesta de matrimonio y a otra cosa. ¿Algo más? Sí, los dos Mirage que volaron por encima de nosotros en un par de oportunidades, un paracaidista con su correspondiente paracaídas, Juan Darthés y Leo Montero preguntando donde quedaba la zapatería *punta y taco* en la calle de boxes, fuegos artificiales y un breve discurso de la gente de la ACTC para las cámaras. Nada más.

Casi me olvido: después, se corrió la final...

En la semana posterior al evento se modificó el reglamento y, al igual que en 2008, se hizo sin previo aviso y de manera autoritaria, lo cual le quita credibilidad a esa *transparencia* que pregonan quienes manejan el circo. Dentro de un lustro, el TC cumplirá 80 años de vida. Quizás sea ese el tiempo que la dirigencia actual necesita para organizar algo acorde con el linaje de la categoría, que no es de ellos sino de todos nosotros. El TC tiene su lugar bien ganado dentro de la historia deportiva de nuestro país. Si no se respeta esa historia, se corre el riesgo de perder el rumbo. Si se pierde el rumbo, puede que muchos de nosotros, que conocimos y aprendimos a amar a los fierros subidos sobre los hombros de nuestros padres, no podamos hacer esa especie de *simbiosis mecánica* de igual manera con nuestros hijos, que no son otra cosa que el futuro de esta pasión. ⌘

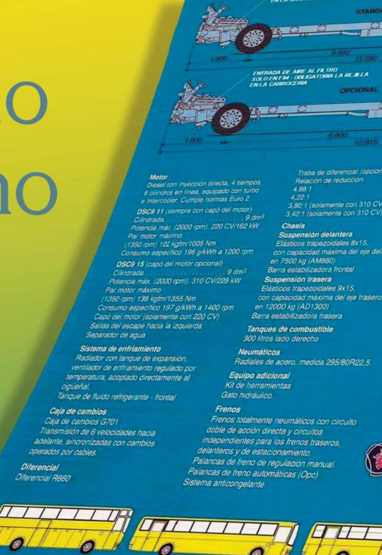
Rastrojero Diesel. Óleo sobre tela por Gustavo Feder



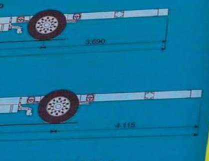


El último argentino

Se habla de Scania y surgen en el imaginario popular pensamientos que recorren la mente de cada uno que deletrea esta palabra: prestigio, imagen, fortaleza, robustez, estirpe, calidad y tantos otros halagos que se forjó la empresa sueca. El chasis Scania F 94 HB fue un exponente que reunió todo lo anteriormente nombrado.



Desconocido para la gran mayoría del público, "junado" por unos pocos entendidos en la materia y conocido como la palma de la mano por el autor de la nota, se puede decir que es el último colectivo (junto con el K124 segun Adefa) que salió de la fábrica de Colombres, en la provincia de Tucumán, entre los años 2000 y 2001 de manera





breve y poco difundida. Pero esas 132 unidades fabricadas, para quien sabe lo que valen, son importantísimas.
Desglosando conceptos, F por motor delantero longitudinal sobre el eje, 9 por la cilindrada del motor DSC 9 de 9000 cc o 9 litros (como ustedes prefieran) y 4 por la serie (cuyos ejemplares más claros son los P94, F94, P114, T114/124, R114/124, entre otros tantos). H por ser de piso alto y B por el tipo de suspensión con ballestas.
La versión argentina, fue la F 94 HB 4x2 220 HP Intercooler (y disculpenme por "vomitar" semejante cantidad de códigos). Así, con caja de 5 marchas, un andar soberbio en ruta, aunque muy duro y tosco de suspensión (rebotador nato en pozos de banquinas y provocador de más de un dolor severo de espalda y también ahí donde sabemos pero no lo diremos) se forjó fama de interurbano con su porte intimidante frente a otros buses y al tráfico en general. De buenas reacciones pese a su inmensa masa y mastodónticas dimensiones (+10 metros) pero no tan apto para el transporte urbano de pasajeros, su lugar en el país se lo ganó en Tucumán (donde hizo de local), Córdoba (bastante difundido) y Rosario, en las empresas Rosario Bus y masivamente en Las Rosas (corredor oeste - Rosario, Funes, Roldán -), donde aún se lo ve cumpliendo la ardua tarea de transportar pasajeros en un recorrido de casi 100 kilómetros ida y vuelta.
La dureza de sus chasis y su tenacidad, lo hicieron heredero de tan buenos productos que supimos conocer de la marca del grifo en estos pagos. Pero el tiempo es impiadoso, pasa para todos y también para nuestro homenajeado. Así como corolario y para cerrar esta nota, mejor preservemos del olvido y la destrucción a este fiel amigo, que orgullosamente fue producido en el país por manos argentinas y por supuesto, sigue dando pelea en las calles y rutas argentinas.
Será menester de Scania dejar de mirar para el costado y darse cuenta, que si en pocos años se labró una reputación tan importante en el mercado argentino, es porque apostó pese a los avatares de la economía y política del país, a la producción nacional y no sólo de autopartes como apenas hace ahora. Firmado. De alguien que espera ver nuevos y nacionales vehículos, que en su momento, fueron orgullo de una provincia, de una región y de un país como el nuestro. ⌘



Legalicenlo

En diciembre de 2011, un grupo de fabricantes diseñadores y entusiastas de los autos se reunieron en el Museo del Automóvil de la ciudad de Buenos Aires para iniciar un camino que permita la fabricación y patentamiento de automóviles construidos en baja serie.

Este primer encuentro derivó en dos interesantes iniciativas en pos del mencionado objetivo. Por un lado la creación de una asociación de constructores y por el otro, la presentación de un proyecto de ley que regule y permita la actividad. En esa concurrida reunión se contó con la presencia del Diputado Nacional Eduardo Amadeo quien se comprometió a impulsar un proyecto legislativo. Menos de cinco meses después, el Dr. Amadeo (Frente Peronista) y la Diputada Nacional Paula Bertol (Pro), junto a los legisladores Juan Pedro Tunessi, Lino Walter Aguilar, Daniel Germano y Nora Esther Videla, presentaron en el Congreso de la Nación, el Proyecto de Ley para establecer el marco regulatorio para la fabricación de automóviles artesanales.

El proyecto fue presentado bajo el sumario: ***"Automotores fabricados artesanalmente o en bajas series para uso particular: regulación para la producción y circulación en la vía publica."***, y fue girado a la Comisión de Industria y Transporte con el Nº de expediente 3557-D-2012.

La iniciativa que se debatirá en el Congreso Nacional, fue preparada a partir del aporte del Ingeniero Pedro Fescina y lo manifestado por los participantes a la reunión de diciembre pasado.

El texto está fundamentado en la extensa trayectoria del país en la producción de automotores de prestaciones excepcionales,

tanto en lo referente a historia deportiva internacional, como confort y tecnología de punta. Se sostiene además que la industria local creció con la producción de estos vehículos que resultaron valorados internacionalmente, hasta convertirse en un país factoría modelo para el ámbito mundial, registrándose una demanda permanente de sus productos.
La legislación propuesta remedia la falta de normas que rijan la producción y circulación de automotores de época, sean estos replicas recreacionales, reproducciones, o restauraciones a estándar original; además de automotores inéditos, o con transformaciones de esenciales. Todo ello con materiales, soluciones, y estándares de calidad actuales a nivel internacional.
También se prevé que se efectúen las periódicas pruebas de estado, capacidad y desempeño que garanticen el uso de estos automotores como vehículos de pasajeros cotidiano, cuando fuera el caso. Como así también se regulan las aptitudes de sus conductores.

El proyecto consta de un total de 18 artículos. En el primero de ellos se establecen cinco tipos de categorías, discriminadas de la siguiente manera:
a) ARR1: Es el "Automotor Réplica Reproducción" de un determinado modelo original cuya producción en cualquier cantidad anual, en la República Argentina o en el extranjero, haya cesado al menos treinta años antes del momento de iniciarse la fabricación o armado de su Réplica Reproducción.
b) ARR2: Es el "Automotor Réplica Recreación", cuya estética y proporciones son similares a un determinado modelo original, existente previamente, aunque con eventuales diferencias en sus semejanzas estética, y/o mecánica, y/o motorización, y/o estructura.
La recreación o rediseño debe corresponder de un determinado modelo originalmente fabricado en la República Argentina o en el extranjero, y cuya producción haya cesado al menos treinta años antes del momento de iniciarse la fabricación del ARR2.
c) AIO: Es el "Automotor Inédito y Original" compuesto por un conjunto combinado por: chasis, o estructura, o monocasco, o auto portante, de diseño original e inédito, que integrado a la carrocería, también de diseño original e inédito, componen una combinación nueva, que sea esencialmente de características originales e inéditas, tanto en la República Argentina como en el extranjero.
d) AR1: Es el "Automotor Reformado" estructuralmente y/o repotenciado o con mecánica y/o motorización diferente de la original.
e) AR2: Es el "Automotor Restaurado", que tenga una antigüedad de al menos treinta años al momento de restaurarse, y que sea íntegramente vuelto a poner en el estado originario, recuperando las prestaciones que tenía primitivamente cuando fue fabricado, aunque con pequeñas diferencias en su semejanza por su equipamiento y/o sus componentes mecánicos, cuya causa fuere la imposibilidad de acceder a repuestos originales.
No obstante, deberá respetar conceptualmente al modelo original, en sus componentes, su equipamiento, su estructura, su mecánica, y su motorización.
En el artículo Nº 5 se hace referencia a los volúmenes de producción anual, de acuerdo al siguiente criterio:
Para las categorías ARR1, ARR2 o AIO: un máximo de 100 automotores; para la categoría AR1 50 y para la AR2, 25. ⌘

Curso de Historia del Auto Argentino

Desde los pioneros hasta la actualidad

Prototipos, fuera de serie y producción seriada

Las grandes marcas y los independientes

Se entregarán diplomas de asistencia

Vacantes limitadas



Organizan:
Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires y Autohistoria

Informes e inscripción:
www.autohistoria.com.ar / autohistoria@gmail.com



